

Il “Corridoio del Riscatto”: un’infrastruttura integrata per lo sviluppo del Mezzogiorno

di Eugenio Maiorano

Introduzione e contesto: infrastrutture e divario del Mezzogiorno

Il Mezzogiorno d’Italia presenta storicamente un grave ritardo infrastrutturale rispetto al Centro-Nord, con effetti negativi sullo sviluppo economico regionale. Ad esempio, le reti autostradali e ferroviarie meridionali costituiscono solo circa il 25% del totale nazionale in termini di estensione, e finora l’alta velocità ferroviaria non ha raggiunto le regioni del Sud oltre Salerno. Questa carenza infrastrutturale si traduce in maggiori costi logistici, tempi di viaggio più lunghi e minore accessibilità, tutti fattori che penalizzano la competitività delle imprese e la qualità della vita dei cittadini meridionali. Colmare tale divario infrastrutturale è riconosciuto come uno dei punti strategici per il rilancio dell’economia del Sud.

Negli ultimi anni, sono stati programmati e in parte avviati ingenti investimenti infrastrutturali nel Mezzogiorno, sostenuti anche da fondi europei e nazionali (PNRR e altri). Questi includono una serie di grandi opere integrate che alcuni commentatori hanno definito “Il Corridoio del Riscatto”, a sottolineare la valenza di “riscatto economico” attribuita a tali interventi per il Sud Italia. In particolare, questo insieme coordinato di interventi comprende:

- **Il Ponte sullo Stretto di Messina**, che collegherà finalmente la Sicilia al continente con una campata unica ferroviaria e stradale. È un progetto da 13,5 miliardi di euro e 7 anni di lavori, destinato a diventare il terminale meridionale del Corridoio transeuropeo Scandinavia-Mediterraneo, collegando Helsinki a Palermo. Il Ponte, con le sue infrastrutture di

accesso, mira a eliminare l'“isolamento” della Sicilia, riducendo di fatto quell'“extra-costi dell'insularità” stimato in oltre 6,5 miliardi di euro l'anno per l'economia siciliana.

- **Il potenziamento ferroviario AV/AC Salerno–Reggio Calabria**, ovvero l'estensione dell'alta velocità/alta capacità lungo la direttrice tirrenica fino all'estremo Sud peninsulare. Ciò ridurrà drasticamente i tempi di percorrenza nord-sud lungo la penisola, superando la storica strozzatura che vedeva l'alta velocità fermarsi a Salerno.
- **La direttrice trasversale Taranto–Potenza–Battipaglia/Salerno**, con il collegamento ferroviario Ferrandina–Matera (finalmente portando Matera nella rete ferroviaria nazionale) e il potenziamento dell'asse lucano-pugliese fino a Taranto. Questi interventi puntano a collegare le coste adriatica e tirrenica attraverso l'entroterra lucano, integrando meglio Basilicata e Puglia con Campania e Calabria.
- **La linea AV/AC Napoli–Bari** (già in costruzione) e il **potenziamento della linea Bari–Taranto**, per rafforzare la dorsale adriatica e migliorare i collegamenti interni in Puglia.
- **Il miglioramento delle connessioni portuali** nei principali scali del Sud (come Gioia Tauro, Taranto, Napoli, Bari, Palermo, Augusta), affinché le nuove infrastrutture ferroviarie e stradali siano pienamente intermodali, collegando porti e retroporti in un sistema logistico integrato.

Queste opere, considerate singolarmente, portano ciascuna dei benefici (in termini di riduzione dei tempi di viaggio, aumento della capacità di trasporto, creazione di posti di lavoro durante i cantieri, ecc.). La tesi centrale del “Corridoio del Riscatto” è che tali opere, se concepite e realizzate come un'unica rete di trasporto multimodale integrata, possano generare un effetto rete tale per cui il beneficio complessivo supera la somma dei vantaggi ottenibili dai singoli progetti presi isolatamente. In altre parole, si prefigura un cambio di paradigma: non più singoli interventi scollegati, ma archi di

un'unica rete sinergica capace di trasformare la logistica e la mobilità del Mezzogiorno, innescando crescita economica strutturale e duratura.

Questa visione ambiziosa ha sicuramente una forte connotazione strategica e politica – i sostenitori la presentano come la svolta per “trasformare il Mezzogiorno da area svantaggiata a nuovo *vantaggio competitivo* per l'Italia”. Tuttavia, perché tale tesi sia accettata in un contesto di analisi economica rigorosa, occorre dimostrare con dati, teoria e riferimenti scientifici in che modo concreto questa rete infrastrutturale integrata produrrebbe i benefici aggiuntivi attesi. Nel prosieguo, dunque, documenteremo: (1) le basi teoriche dell'effetto rete applicato ai sistemi di trasporto, (2) la configurazione della rete prevista (archi e nodi) e se/quali sinergie effettive essa comporta, (3) i potenziali impatti economici di lungo periodo sul Mezzogiorno legati al miglioramento dell'accessibilità (in termini di produttività totale dei fattori, allargamento dei mercati, attrazione di investimenti), distinguendoli dagli effetti meramente temporanei legati alla fase di costruzione. Infine, forniremo riferimenti bibliografici e evidenze empiriche utili a sostenere le argomentazioni.

Il concetto di “effetto rete” nelle infrastrutture di trasporto

L'“effetto rete” è un concetto mutuato dalla teoria dei sistemi e delle reti, secondo cui un sistema integrato genera un valore maggiore della somma dei valori prodotti dai singoli componenti presi separatamente. In termini colloquiali, *il tutto è più della somma delle parti*. Nel campo dei trasporti, ciò significa che collegando tra loro più infrastrutture in maniera coordinata si ottiene un incremento di connettività e di utilità per gli utenti tale da creare benefici aggiuntivi e superiori rispetto a scenari in cui le stesse infrastrutture operino in isolamento.

Nel nostro caso, parlare di *rete multimodale integrata* nel Mezzogiorno implica considerare un insieme di nodi (città, porti, interporti) e archi (tratti

ferroviari, stradali, collegamenti marittimi) che interagiscono tra loro. I nuovi investimenti citati (Ponte, linee AV, collegamenti trasversali, connessioni portuali) possono essere visti come i segmenti di questa rete. Se progettati in modo tale da essere interconnessi (ad esempio tramite stazioni di interscambio, raccordi, interoperabilità modale), allora la rete risultante permette itinerari e flussi di traffico prima impossibili o troppo onerosi.

Per chiarire meglio il concetto, vale la pena di esplicitare quali archi e nodi caratterizzano questa rete:

- I nodi principali includono le città metropolitane del Sud (Napoli, Bari, Reggio Calabria, Palermo, Catania, Messina), alcuni nodi intermedi strategici (Potenza, Matera, Taranto, Salerno/Battipaglia, Lamezia Terme, ecc.) e i porti di rilevanza nazionale/internazionale (in primis Gioia Tauro, Taranto, Napoli, Bari, Palermo, Augusta).
- Gli archi principali della rete comprendono: l'asse Tirrenico AV/AC Napoli–Salerno–Reggio C. (con estensione via Ponte fino a Palermo/Catania), l'asse Adriatico AV/AC Napoli–Bari (collegato a nord verso il corridoio adriatico e a sud verso Taranto), l'asse Trasversale Taranto–Potenza–Battipaglia (che connette tra loro l'asse adriatico e quello tirrenico all'altezza della Basilicata), oltre a una serie di arterie stradali e ferroviarie di adduzione locale che collegano i nodi minori a questi corridoi principali.

In questa configurazione, alcuni nodi diventano veri snodi multimodali e di interscambio. Ad esempio, Salerno-Battipaglia costituirà un punto di innesto tra il corridoio tirrenico AV verso la Calabria/Sicilia e la linea trasversale verso Potenza–Taranto–Bari. Taranto potrà divenire un hub in cui convergono il traffico dal suo porto, la linea proveniente da Bari e quella proveniente da Salerno/Potenza. Messina/Reggio Calabria diventeranno insieme il nodo di connessione dell'isola con il continente, una sorta di *porta della Sicilia verso*

l'Europa, se il Ponte sullo Stretto sarà realizzato e integrato con adeguati collegamenti di ultimo miglio.

L'effetto rete emergerebbe dunque dal fatto che ogni nuovo collegamento potenzia esponenzialmente l'utilità degli altri. Collegando la Sicilia alla Calabria, ad esempio, l'intera rete ferroviaria siciliana (oggi isolata) verrebbe integrata nel sistema continentale europeo, permettendo sia ai passeggeri che alle merci siciliane di raggiungere più facilmente non solo la Calabria ma anche Napoli, Roma, Milano e oltre. Analogamente, il completamento dell'AV Napoli–Bari e della trasversale lucana significa che un treno o un camion potrà andare dall'Adriatico al Tirreno attraverso il Sud senza dover passare per vie lente o lunghe deviazioni via nord. Ciò apre possibilità di instradare flussi di merci tra i porti pugliesi e tirrenici, o di connettere aree interne prima escluse dalle grandi direttrici.

Va sottolineato che il vero effetto rete richiede sinergia e interconnessione: se le opere restassero “più direttrici parallele” (ad esempio un miglioramento della linea tirrenica e uno di quella adriatica senza collegamenti trasversali significativi fra loro), allora ogni direttrice opererebbe per conto proprio e i benefici sarebbero semplicemente la somma di due migliorie separate. Invece, *il Corridoio del Riscatto dovrebbe assicurare che tali direttrici siano messe in rete*, cioè, comunichino fra loro in nodi chiave, scambiando traffico e opportunità. Solo così si avrà una rete integrata e non solo una lista di progetti.

Un riferimento utile è la letteratura sul tema dei “network effects” nelle infrastrutture di trasporto. Studi recenti hanno evidenziato che investimenti infrastrutturali coordinati possono generare effetti non lineari sull'accessibilità complessiva di un territorio. In particolare, un'analisi di Lakshmanan (2011) individua *molteplici meccanismi causali* attraverso cui le infrastrutture di trasporto impattano positivamente l'economia: l'espansione dei mercati, i guadagni dal commercio, la riorganizzazione spaziale

(agglomerazione), i trasferimenti tecnologici e l'innovazione nei cluster urbani, tutti processi abilitati da una migliore connettività. Questo supporta teoricamente l'idea che una rete di trasporto più estesa e integrata nel Mezzogiorno potrebbe innescare dinamiche economiche virtuose che vanno ben oltre la somma dei risparmi di tempo sui singoli collegamenti.

Da un punto di vista di teoria dei sistemi, l'effetto rete nel caso del *Corridoio del Riscatto* può essere visto come la creazione di un *sottosistema infrastrutturale meridionale* all'interno del più ampio sistema della rete TEN-T europea. Se questo sottosistema raggiunge una massa critica di connessioni interne e con il resto d'Europa, esso può modificare qualitativamente lo stato economico del Mezzogiorno, analogamente a come l'inserimento di nuovi nodi e collegamenti in Internet o nelle reti telefoniche produce un salto di utilità per tutti gli utenti. In pratica, l'intero Mezzogiorno diventerebbe più "piccolo" in termini di tempi di percorrenza interni e più "vicino" al resto d'Italia e d'Europa, con benefici diffusi.

Confronto con altri corridoi europei e rilevanza per il Mezzogiorno

Nel dibattito originario, il *Corridoio del Riscatto* è stato accostato talvolta a grandi corridoi infrastrutturali europei come il Tunnel del Brennero (asse Monaco-Verona), il collegamento Fehmarn Belt tra Germania e Danimarca, o il progetto Rail Baltica tra Polonia e paesi baltici. Queste analogie servivano a suggerire che, così come altrove in Europa grandi opere di collegamento stanno creando nuove opportunità, allo stesso modo il Sud Italia potrebbe essere rivoluzionato da un corridoio integrato interno. Tuttavia, è importante chiarire la specificità del caso meridionale.

I progetti citati (Brennero, Fehmarn, Rail Baltica) sono principalmente collegamenti puntuali o assi singoli inseriti in reti già sviluppate: ad esempio, il Brennero è un tunnel ferroviario che chiude un *anello mancante* tra l'Italia e il Nord Europa, all'interno di un corridoio paneuropeo già esistente; il

Fehmarn Belt collega due sistemi nazionali prima separati da un braccio di mare; Rail Baltica connette regioni rimaste fuori dalle linee AV europee. In tutti questi casi si tratta di opere che completano una rete fornendo un collegamento prima mancante, generando benefici netti significativi proprio perché integrano sistemi di trasporto di vaste aree.

Il *Corridoio del Riscatto* presenta similitudini e differenze. Da un lato, anche qui si colmano gap infrastrutturali storici (ad es. l’assenza del collegamento stabile con la Sicilia, l’assenza di AV in Calabria e Sicilia, la mancanza di connessioni trasversali nel Sud peninsulare) quindi le opere proposte fungono da *missing links* il cui completamento potrebbe avere effetti trasformativi. Dall’altro lato, però, il Corridoio del Riscatto è concepito come un sistema multi-asse interno a una macro-regione nazionale, più che un singolo progetto bi-nazionale. Ciò significa che l’effetto rete qui dipende dall’interazione sinergica di più progetti simultanei all’interno del Mezzogiorno, piuttosto che dal solo fatto di aprire un nuovo varco internazionale. È un approccio più sistemico e interno.

Questa distinzione è importante: *immaginare* il *Corridoio del Riscatto* come un unico grande corridoio che attraversa il Sud può risultare meno immediato rispetto ai casi di un singolo tunnel o ponte in contesto internazionale. Per aiutare a immaginarlo, possiamo vederlo come la combinazione di due corridoi longitudinali (tirrenico e adriatico) più uno trasversale, che insieme formano una sorta di rete a maglia larga sul territorio meridionale. Se tale maglia viene tessuta efficacemente, il Mezzogiorno nel suo complesso potrebbe avere una connettività interna paragonabile a quella di regioni più sviluppate, e una connettività verso l’esterno *molto migliorata* (specialmente lungo l’asse Scandinavo-Mediterraneo TEN-T). In tal senso, il *Corridoio del Riscatto* diventerebbe il “sottosistema meridionale” del grande sistema europeo dei trasporti.

In definitiva, il confronto con i corridoi esteri ci insegna che il valore di un progetto infrastrutturale aumenta enormemente quando esso crea nuove connessioni prima inesistenti tra sistemi economici. Per il Mezzogiorno, il salto di qualità sarebbe proprio passare da una situazione di isolamento relativo (o collegamenti inefficienti) a una situazione in cui persone, merci e servizi possano muoversi con costi e tempi drasticamente ridotti all'interno dell'area e tra l'area e il resto d'Europa. Questo tema si ricollega direttamente ai potenziali effetti economici, che discutiamo nella prossima sezione.

Effetti economici attesi: dall'impatto immediato ai benefici strutturali

Un elemento centrale da chiarire, per dare solidità all'analisi, è la distinzione tra effetti economici temporanei (cantiere, investimenti) ed effetti strutturali di lungo periodo derivanti dal miglioramento permanente delle infrastrutture. Entrambi sono rilevanti, ma vanno compresi separatamente.

Effetti a breve termine (durante la realizzazione) – La fase di costruzione delle opere genera certamente un impulso economico immediato. Gli investimenti pubblici (e privati) necessari – parliamo di decine di miliardi di euro complessivamente – attivano il classico moltiplicatore keynesiano: creazione di posti di lavoro nei cantieri e nell'indotto, aumento della domanda di materiali e servizi, redditi aggiuntivi spesi sul territorio. Ad esempio, per il solo Ponte sullo Stretto si stimano fino a 100-120 mila posti di lavoro diretti e indiretti nel corso dei 7 anni di cantiere, e un impatto aggiuntivo sul PIL di circa 3 miliardi di euro all'anno durante la costruzione. Questi numeri mostrano come, nel breve periodo, l'economia meridionale riceverebbe una spinta significativa: il PIL "temporaneo" del Sud crescerebbe grazie ai cantieri, migliorando anche alcuni indicatori sociali (occupazione, redditi). Non a caso, negli ultimi due anni (2023-2024), grazie soprattutto all'avvio dei progetti PNRR infrastrutturali, il Mezzogiorno ha registrato una crescita economica leggermente superiore a quella del Centro-Nord (0,9% vs 0,7% nel

2024), con circa tre quarti di questa crescita attribuibile proprio alla messa a terra degli investimenti pubblici. Questo dato, riportato da SVIMEZ, conferma che investire in infrastrutture nel Sud ha un impatto macroeconomico immediato rilevante, capace di dare una scossa positiva in un contesto altrimenti stagnante.

Tuttavia, questi effetti, pur importanti, sono di natura transitoria. Se ci fermassimo qui, racconteremmo solo metà della storia – e rischieremmo di dare l'impressione (fallace) che il beneficio principale sia “finché durano i cantieri”. In realtà, il vero obiettivo economico del Corridoio del Riscatto risiede negli effetti strutturali di lungo periodo, ovvero ciò che avviene *dopo* che le infrastrutture sono completate e operative.

Effetti di lungo periodo (a regime) – Una volta attive, le nuove infrastrutture di trasporto cambiano permanentemente le condizioni di contesto economico del Mezzogiorno. Il miglioramento dell'accessibilità e la riduzione dei costi/spostamenti avrà una serie di ricadute positive su produttività, investimenti e scelte di localizzazione. Possiamo articolare questi effetti di lungo periodo in vari punti, basandoci sia su teoria economica consolidata sia su evidenze empiriche da altri contesti:

- **Riduzione dei costi di trasporto e time saving:** imprese e cittadini beneficeranno di minori tempi e costi per la mobilità di merci e persone. Questo si traduce in un risparmio di risorse (tempo, carburante, spese logistiche) che può essere reimpiegato altrove nell'economia. Ad esempio, una merce prodotta in Puglia potrà raggiungere i mercati della Campania o della Lombardia più velocemente e a minor costo unitario. Il time saving è il primo effetto diretto conteggiato anche nelle analisi costi-benefici, ed è certamente rilevante, ma – come giustamente osservato – non esaurisce tutti gli effetti economici. È piuttosto il prerequisito da cui scaturiscono i benefici successivi.

- **Espansione delle aree di mercato e integrazione commerciale:** collegamenti più rapidi ampliano il raggio geografico entro cui un'impresa può comodamente operare. Un produttore agroalimentare della Calabria potrà spedire in giornata i suoi prodotti freschi a Roma o Napoli; un'azienda manifatturiera pugliese potrà servirsi di componenti campani con minori costi logistici. In termini generali, il *Corridoio del Riscatto* allarga il mercato effettivo accessibile alle imprese meridionali, sia verso il resto d'Italia sia internamente (favorendo maggiori scambi intra-Mezzogiorno tra Tirreno, Adriatico e aree interne). Questo maggior volume e ampiezza di scambi genera *guadagni di efficienza* (più concorrenza, economie di scala) e *guadagni dal commercio* secondo i principi della teoria del commercio interregionale.
- **Maggiore attrattività per investimenti e rilocalizzazioni:** uno degli effetti più importanti, ma anche più difficili da quantificare ex ante, è l'impatto sulle decisioni di localizzazione di imprese e attività produttive. Se il Mezzogiorno divenisse nettamente più connesso, alcune imprese che oggi esitano a investire al Sud (per via di collegamenti inefficienti) potrebbero decidere di aprire stabilimenti o centri logistici nell'Italia meridionale. In altri termini, le regioni del Sud, tradizionalmente considerate "periferiche", potrebbero trasformarsi in piattaforme logisticamente vantaggiose per servire sia il mercato nazionale che quello del Mediterraneo. Ad esempio, un grande operatore logistico potrebbe trovare conveniente usare il porto di Gioia Tauro e la rete AV per distribuire merci verso l'Europa, riducendo la dipendenza dai porti del Nord. Oppure aziende potrebbero delocalizzare alcune fasi produttive in regioni del Sud dove i costi (del lavoro, immobiliari) sono inferiori, sapendo di poter spedire prodotti finiti al nord Europa rapidamente grazie al nuovo corridoio. Questo fenomeno – se si realizzasse – trasformerebbe il Mezzogiorno da area svantaggiata in vantaggio competitivo per l'intero

Paese, poiché nuove attività economiche fiorirebbero al Sud invece che altrove. È precisamente il risultato auspicato dai sostenitori del Corridoio, e poggia sull'idea che l'accessibilità è un fattore chiave di competitività territoriale. Studi in letteratura supportano questa tesi: investimenti in trasporti migliorativi tendono ad attrarre risorse e aumentare la competitività di una regione, specialmente se colmano gap preesistenti.

- **Incremento della produttività totale dei fattori (PTF):** tutti i punti precedenti confluiscono nel concetto di maggior produttività. Se le imprese possono approvvigionarsi meglio, raggiungere più clienti, collaborare con altre imprese (ad es. tramite cluster o distretti connessi), esse riescono a produrre di più e a costi medi inferiori con gli stessi input – quindi aumenta la PTF. Inoltre, la maggiore agglomerazione economica permessa da migliori trasporti (città e poli industriali più connessi fra loro) genera *esternalità positive*: circolazione di conoscenze, filiere più efficienti, accesso a manodopera specializzata su area più ampia. La ricerca economica indica che i miglioramenti infrastrutturali possono avere effetti positivi e duraturi sulla produttività regionale. In particolare, Lakshmanan (2011) evidenzia come le infrastrutture di trasporto contribuiscano alla crescita di lungo termine proprio attraverso meccanismi indiretti quali l'innovazione indotta dall'interazione in reti più ampie, e la riallocazione ottimale di risorse tra regioni (ad esempio, capitale e lavoro affluiscono dove ci sono nuove opportunità create dalle infrastrutture).
- **Benefici sociali e demografici:** migliorare le infrastrutture di un territorio non ha solo effetti sul PIL, ma anche sulla qualità della vita e può influenzare i movimenti della popolazione. Ad esempio, un Mezzogiorno meglio collegato potrebbe frenare in parte l'emigrazione di giovani qualificati verso il Nord o l'estero, perché renderebbe meno oneroso rimanere al Sud mantenendo contatti frequenti col resto d'Italia.

Inoltre, nuove imprese e investimenti porterebbero occupazione stabile, incrementando il reddito medio e forse stimolando una ripresa demografica in aree oggi spopolate. Questi effetti *strutturali* si vedrebbero nel lungo periodo e contribuirebbero a un riequilibrio socioeconomico nazionale.

È importante notare che non tutti questi effetti positivi sono automatici né garantiti. Molto dipenderà da come le infrastrutture verranno effettivamente implementate, gestite e accompagnate da altre politiche. Ad esempio, l'attrazione di investimenti produttivi richiede anche un contesto favorevole (zone economiche speciali, incentivi, certezza del diritto, manodopera qualificata disponibile, ecc.). L'effetto rete da solo non “magicamente” trasforma l'economia se non ci sono soggetti pronti a sfruttare le nuove opportunità. Su questo, l'analisi economica rigorosa dovrebbe essere chiara: *il Corridoio del Riscatto crea le condizioni infrastrutturali necessarie per lo sviluppo*, ma poi spetta a imprese e istituzioni attivarne tutto il potenziale.

In sintesi, l'impatto economico principale atteso dal Corridoio del Riscatto non è la semplice spinta al PIL durante i lavori (pur significativa), bensì la crescita aggiuntiva e sostenuta che potrebbe derivare dalla maggiore produttività e dall'allargamento della base industriale e di servizi nel Mezzogiorno una volta completate le opere. Questo passaggio – dal cantiere allo sviluppo permanente – è cruciale. Nella revisione del testo, è stato suggerito di esplicitare meglio i nessi causali: abbiamo sopra delineato come il miglioramento dell'accessibilità possa aumentare la PTF e il PIL potenziale del Sud attraverso l'espansione dei mercati, l'agglomerazione e gli investimenti. Resta inteso che queste argomentazioni andrebbero, ove possibile, corredate da riferimenti bibliografici a studi empirici (ad esempio, analisi econometriche sugli effetti delle infrastrutture in Italia o in contesti simili). A titolo di esempio, il riferimento fornito da un revisore a Lakshmanan (2011) è altamente pertinente: quel lavoro, pubblicato sul

Journal of Transport Geography, offre evidenze e teoria sui benefici economici più ampi delle infrastrutture di trasporto. Altri studi classici (es. Aschauer 1989, Munnell 1990) hanno trovato correlazioni positive tra stock di infrastrutture pubbliche e produttività privata. Anche ricerche italiane (ad es. studi Banca d'Italia, SVIMEZ) confermano che l'insufficienza infrastrutturale del Sud ha inciso negativamente sulla produttività e sui costi delle imprese, e che recuperare quel gap può dare rendimenti elevati.

Conclusioni e implicazioni per la trasformazione del Mezzogiorno

Alla luce delle considerazioni svolte, si può concludere che trasformare il *Corridoio del Riscatto* da slogan politico in oggetto di analisi economica rigorosa richiede di fondare ogni affermazione su elementi concreti e teorici solidi. Abbiamo pertanto:

- Inquadrato teoricamente il concetto di effetto rete, chiarendo che esso ha base nella teoria dei sistemi e trova applicazione nei trasporti come valore aggiuntivo derivante dall'integrazione di più collegamenti in una rete unitaria. Si è evidenziato che il *Corridoio del Riscatto* può essere visto come un sottosistema integrato nel contesto del sistema TEN-T europeo, il cui valore sistemico dipende dall'effettiva interconnessione dei suoi componenti.
- Descritta la rete infrastrutturale considerata (archi e nodi): Ponte sullo Stretto, linee AV Salerno-Reggio e Napoli-Bari, assi lucano-pugliesi trasversali, connessioni portuali, ecc. Abbiamo sottolineato la necessità di sinergia tra direttrici tirrenica, adriatica e trasversale, affinché si generi davvero un *effetto rete* e non solo benefici separati su ciascun asse.
- Distinto chiaramente gli effetti temporanei da quelli strutturali: il testo rivisto sottolinea che il moltiplicatore degli investimenti durante la costruzione, pur importante (miliardi di euro di PIL aggiuntivo e migliaia di posti di lavoro nell'immediato), *non è l'effetto economico principale ricercato*. L'attenzione è stata spostata sugli effetti di lungo periodo:

aumento della produttività, ampliamento dei mercati, attrazione di nuove imprese, possibili rilocalizzazioni e benefici permanenti per la crescita del Mezzogiorno *dopo* il completamento delle opere.

- Argomentato i meccanismi causali: sono stati esplicitati i canali attraverso cui migliori infrastrutture possono tradursi in crescita economica reale. In particolare, si è spiegato *come* il miglioramento dell'accessibilità aumenti la produttività totale dei fattori (riduzione costi, agglomerazione, innovazione, ecc.) e *come* una rete integrata Sud possa innescare dinamiche di investimento favorevoli al Mezzogiorno (esempi qualitativi di imprese che potrebbero investire o espandersi al Sud grazie alla nuova accessibilità).

In conclusione, l'analisi rivista sostiene che il “Corridoio del Riscatto” ha il potenziale per incidere strutturalmente sull'economia meridionale, ma ciò avverrà solo se effettivamente realizzerà un *effetto rete* tangibile. Questo significa completare tutte le opere previste in modo coordinato e garantire che esse funzionino come un sistema integrato (interoperabilità, coincidenze orarie tra servizi, ultimo miglio efficiente verso porti e aeroporti, ecc.). Dal punto di vista della ricerca economica, risulta cruciale continuare a monitorare e misurare questi effetti nel tempo: ad esempio, verificare se a pochi anni dall'entrata in esercizio le regioni interessate mostrino incrementi di produttività, di export, di nuove attività economiche, rispetto a regioni di controllo. Solo con queste evidenze si potrà confermare empiricamente la tesi che il *Corridoio del Riscatto* possa davvero “trasformare il Mezzogiorno in crescita reale di PIL” e in un vantaggio competitivo per l'intero Paese.

Fonti e Riferimenti (selezione):

- T.R. Lakshmanan (2011), “The broader economic consequences of transport infrastructure investments”, *Journal of Transport Geography*,

19(1), pp. 1-12. – Identifica i canali di impatto delle infrastrutture su crescita e produttività.

- Banca d’Italia (2011), Seminari e convegni n.7: Le infrastrutture in Italia: dotazione, programmazione, realizzazione. – Contiene analisi sul deficit infrastrutturale del Mezzogiorno e l’importanza di un approccio a rete.
- Panorama (2025), “Ponte sullo Stretto: tutto quello che c’è da sapere sul progetto record che cambierà il Sud Italia” – Articolo divulgativo con dati sul Ponte (costi, tempi, impatti attesi).
- WeBuild (2025), Approfondimenti sul Ponte sullo Stretto e infrastrutture Sud – Vari articoli dal magazine *We Build Value* sui progetti infrastrutturali meridionali, con enfasi su interconnessioni e benefici attesi.
- SVIMEZ (2024), Rapporto sull’economia del Mezzogiorno – Evidenze recenti sugli effetti del PNRR e degli investimenti infrastrutturali sulla crescita del Sud.